



Veloroute 08

Laatzen – Hildesheimer Str. – Maschsee – Mitte

ADFC Hannover

stadt@adfc-hannover.de

16. März 2021

Zusammenfassung und Ausblick

Die Velo-Route 8 von der Innenstadt nach Laatzen bietet entlang des Maschsees und der Schützenallee gute Voraussetzungen, allerdings ist das hohe Verkehrsaufkommen der Wiehbergstraße in Döhren problematisch. Die jetzige Radwegeführung in der Hildesheimer Straße ist für eine Veloroute ungeeignet.

Die Verwaltungsvorlage 0498/2021 *Ausbau der Veloroute 08 aus der Innenstadt Hannover bis zur Stadtgrenze nach Laatzen* mit ihren gut durchdachten Konzepten wird vom ADFC sehr begrüßt. Mit dieser Ausarbeitung werden weitere Aspekte für die Planung sowie alternative Lösungen vom ADFC vorgeschlagen.

Für die Innenstadt fordert der ADFC ein Konzept zur Gestaltung der Radführung innerhalb des City-Rad-Rings und schlägt die Prüfung einer alternativen Führung der Veloroute durch die Culemannstraße vor.

Entlang des Maschsees fordert der ADFC den zusätzlichen Bau einer geschützten Bike-Lane Richtung Norden sowie eine verbesserte Führung der Veloroute am Strandbad sowie eine Querung von der Schützenallee auf Höhe des Südufers (Julius-Trip-Ring).

Bezüglich der Veloroute in Döhren bevorzugt der ADFC die Alternative 1 des Verwaltungskonzepts. Weiterhin schlägt der ADFC eine Alternative zum Verwaltungskonzept mit Modalfiltern für den Knotenpunkt Wiehbergstraße/Neckarstraße vor.

Den Verkehrsversuch für die Hildesheimer Straße begrüßt der ADFC. Er sollte auch Aspekte wie die Führung der Veloroute an Bushaltestellen betrachten.

Diese Untersuchung beinhaltet nicht die Anbindung der Wohnviertel an die Veloroute 8, beispielsweise durch die Garkenburgstraße oder Am Mittelfelde. Die Anbindung sollte in den Stadtbezirken kurzfristig priorisiert werden.

Für die Akzeptanz in der Bevölkerung sollte es auch geeignetes Kartenmaterial geben. Die heutige Radwegekarte berücksichtigt nicht die Qualität der Wege und schafft somit kaum Übersicht. Sie sollte begleitend zum Ausbau der Velorouten umfassend überarbeitet werden

Methodik

Veloroute 8 in beide Richtungen abgefahren

Schwachpunkte fotografisch fest gehalten

Verbesserungsvorschläge beschrieben:

- Problembeschreibung
- Vorgeschlagene Maßnahme oder Ansatz

Vergleich zum Verwaltungsvorschlag

- Drucksache Nr. 0498/2021: Ausbau der Veloroute 08 aus der Innenstadt Hannover bis zur Stadtgrenze nach Laatzen
- Acht Anlagen

Zusammenfassung und Ausblick

Überblick

Die nachfolgenden Verbesserungsmaßnahmen werden für die Veloroute 8 vorgeschlagen und im Weiteren erläutert:

Verkehrsberuhigung innerhalb des City-Rad-Rings noch vorzusehen

Umgestaltung der Osterstraße oder alternativer Routenverlauf Karmarschstraße-Culemannstraße

Aufstellflächen am Kurt-Schwitters-Platz sollten größer geplant werden

Am Rudolf-von-Bennigsen-Ufer sollte der Radverkehr von Fußgängern und Freizeitsportlern besser getrennt werden

Eine Querung am Strandbad zum Südufer sollte ergänzt und die Parkplatzzufahrt besser entschärft werden

Das umfangreiche Konzept für die Kreuzung Schützenallee / Brückstraße sollte etwas vereinfacht werden

Führung der VR8 in der Frobösestraße, Am Lindenhofe und Wiehbergstraße sollte über die nordöstliche Alternative erfolgen

Der Verkehr sollte am Knotenpunkt Wiehbergstraße / Neckarstraße durch Modalfilter beruhigt werden

Begleitung des Verkehrsversuchs zu Querung der Hildesheimer Straße, Höhe Wiehbergstraße

Begleitung des Verkehrsversuchs zur Umgestaltung der Hildesheimer Straße

Frühzeitige, feste Beschilderung der Velorouten und Marketing des neuen Konzepts entlang der Veloroute wünschenswert

Verkehrsberuhigung innerhalb des City-Rad-Rings noch vorzusehen

Verlauf im Stadtbezirk Mitte

Problem:

- Durchgangsverkehr im Mischverkehr
- Einparkmanöver

Ansatz:

- Umgestaltung Ecke Karmarschstraße / Osterstraße
- Sackgasse und Anschluss an die Fußgängerzone
- Veloroute deutlich sichtbar machen
- Konzentration des Parkens auf die Parkhäuser

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Neu gegenüber der Verwaltungsvorlage



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Umgestaltung der Osterstraße oder alternativer Routenverlauf Karmaschstraße-Culemannstraße

Verlauf im Stadtbezirk Mitte

Problem:

- Heute kein Fahrradweg
- Einparkmanöver
- Verkehrsaufkommen durch Parkhaus

Vorschlag:

- Rückbau Ampel zur Breiten Straße
- Rückbau Fahrbahnen, ggf. Einbahnstraße
- Konzentration des Parkens auf Parkhäuser
- Alternative Karmarschstraße / Culemannstraße (autofrei)
 - In der Karmarschstraße kein Konflikt mit Parkhaus
 - Keine Anlieger in der Culemannstraße
 - Einfachere Wegeführung am Kurt-Schwitters-Platz

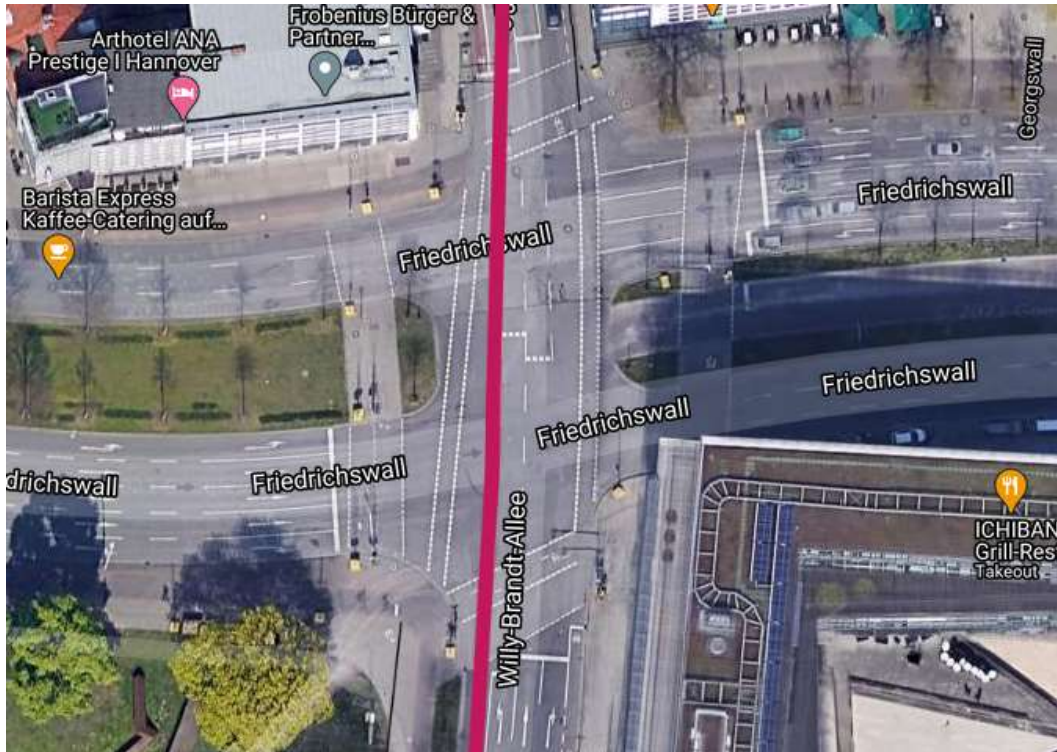
Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Neu gegenüber der Verwaltungsvorlage



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Anlage: Beschleunigte Ampelphase für Radfahrende bei der Querung Friedrichswall



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Verbreiterung der Aufstellflächen am Kurt-Schwitters-Platz sollten größer geplant werden

Abschnitt Willy-Brandt-Allee bis Kurt-Schwitters-Platz

Problem:

- Fahrbahn uneben und Wurzelanhebungen entlang der Willy-Brandt-Allee
- Nur indirektes Linksabbiegen möglich
- Keine ausreichende Aufstellfläche

Ansatz:

- Stadtauswärts diagonal in einer Ampelphase
- Auf der Ostseite des Rudolf-von-Bennigsen-Ufers stadteinwärts Rechtsabbiegen mit grünem Pfeil
- Querungsmöglichkeit für nördlichen Verkehr von Maschseeseite zur Willi Brandt Allee

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Umfassender Vorschlag der Verwaltungsvorlage
- Größere Aufstellflächen als in der Vorlage zu prüfen
- Alternative Routenführung über Culemannstraße zu prüfen



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Am Rudolf-von-Bennigsen-Ufer sollte der Radverkehr von Fußgängern und Freizeitsportlern mit zusätzlicher Fahrspur besser getrennt werden

Abschnitt Rudolf-von-Bennigsen-Ufer bis Schützenallee

Problem:

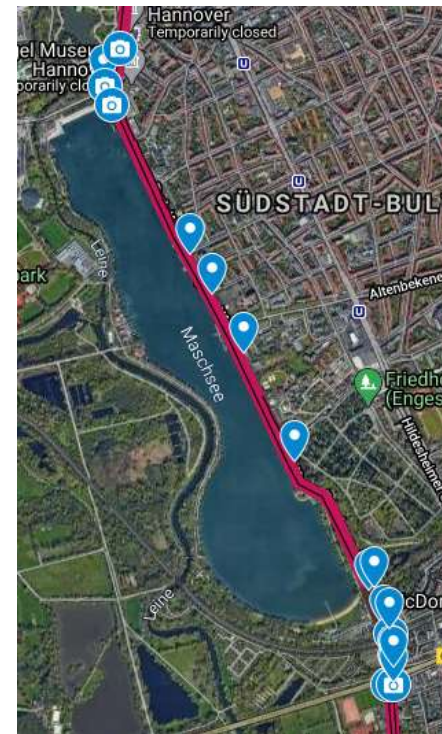
- Vielzahl von Schadstellen
- Mischverkehr mit Fußgängern und Freizeitsportlern entlang des Maschsees führt zu Konflikten
- Auf Ostseite heute Mischverkehr mit Fußverkehr

Ansatz:

- Auf der Ostseite durchgängig eine Protected Bikelane abtrennen (wie beim Maschseefest erprobt)
- Alternativ zusätzliche Fahrspur nach Norden auf Maschseeseite
- Ecke Geibelstraße: Litfasssäule versetzen oder entfernen
- Radweg entlang des Maschsee in rotgefärbtem Asphalt zur Verdeutlichung des Radwegs. Piktogramme

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Zusätzliche Fahrspur nach Norden gegenüber Vorlage
- Bessere Verdeutlichung des Radweges



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Eine Querung am Strandbad zum Südufer sollte ergänzt und die Parkplatzzufahrt besser entschärft werden

Abschnitt Rudolf-von-Bennigsen-Ufer bis Schützenallee

Problem:

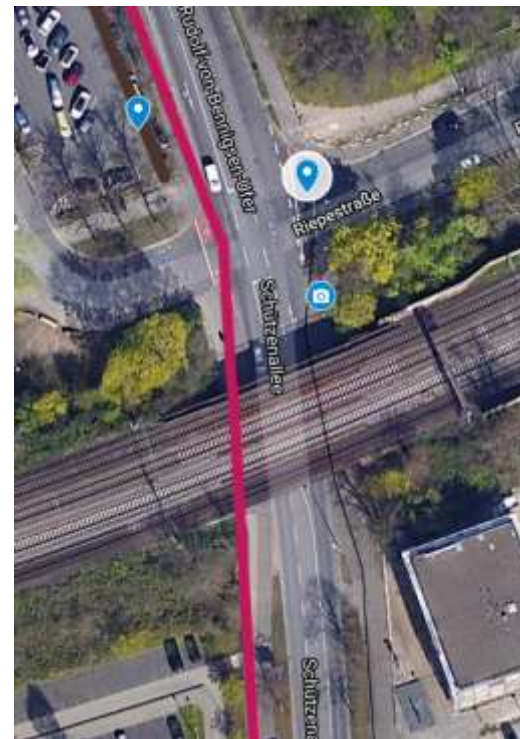
- Richtung Norden keine Querung zum Maschsee-Südufer (Julius-Trip-Ring, s. nächste Folie)
- Vom Südufer kommend Anbindung Richtung Norden nur über Parkplatz
- Kein Fußweg entlang des Parkplatzes vorm Strandbad
- Parkplatzausfahrten schlecht einsehbar (linksseitig von Süden kommend)
- Abbieger in Parkplatz missachten Vorfahrt (hohe Abbiegegeschwindigkeiten durch große Kurvenradien)

Ansatz:

- Querung Höhe Riepestraße
- Aufpflasterung und enger Kurvenradius der Ausfahrt zur Geschwindigkeitssenkung
- Nördliche Ausfahrt schließen
- Richtung Süden zusätzlicher Gehweg

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Querung zum Maschseeufer
- Entschärfung der Parkplatzzufahrt



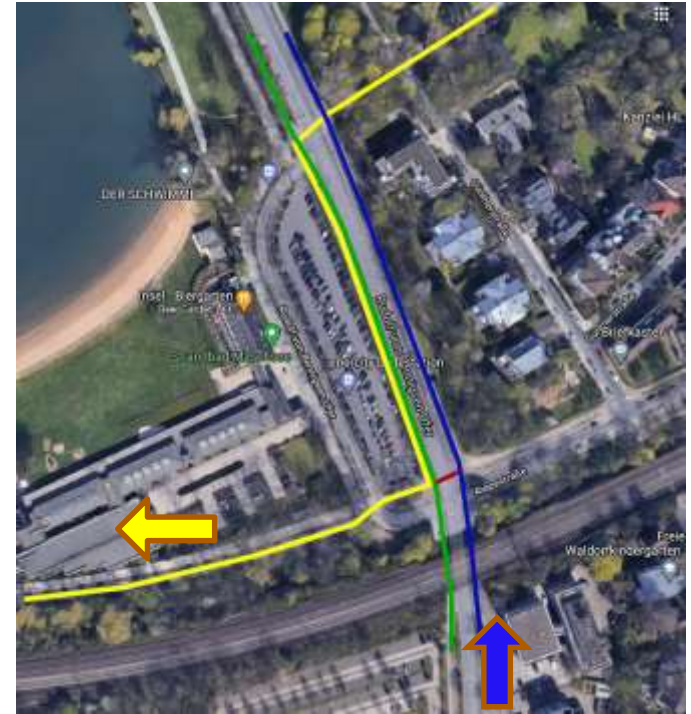
Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Anlage: Verkehrsbeziehung VR08 / Julius-Trip-Ring

Der Julius Trip Ring (gelb) kreuzt am Strandbad die Veloroute 08

Für die Verkehrsbeziehung VR08 stadteinwärts (blau) in den Julius-Trip-Ring nach Westen, fehlt ein Anschluss (rot) mit einer gesicherten Querung

Der Julius-Trip-Ring bildet neben dem inneren City-Rad-Ring den äußeren Ring zur Verbindung der Velorouten untereinander und ist bereits heute nahezu vollständig nach hohem Standard ausgebaut.



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/IBKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/IBKG (©2009)

Das umfangreiche Konzept für die Kreuzung Schützenallee / Brückstraße sollte vereinfacht werden

Schützenallee über Frobösestraße, Am Lindenhofe bis Wiehbergstraße

Problem:

- Einfädelung des Radverkehrs von Norden

Ansatz:

- „Beschleunigungstreifen“ im Verlauf der Frobösestraße Richtung Süden

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Umfassender Vorschlag der Verwaltungsvorlage
- Vereinfachung durch nur eine Furt Richtung Süden
- Deutlichere Kennzeichnung der Einfädelung in der Frobösestraße



Anlage: Kreuzung Schützenallee / Brückstraße



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Die Führung der VR08 in Döhren sollte über die nordöstliche Alternative erfolgen

Schützenallee über Frobösestraße,
Am Lindenhofe bis Wiehbergstraße

Problem:

- Stark eingeeengte Fahrbahn durch Parken
- Begegnungsverkehr

Ansatz:

- Modalfilter oder teilw. Einbahnstraße für KfZ in der Wiehbergstraße stadteinwärts
- Speedbraker ausbauen
- Parken auf Parkbuchten beschränken (Parkverbotszone)

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Umfangreiches Konzept der Verwaltungsvorlage
- Bestätigung der Alternative 1 der Vorlage
- Andere Trennung in der Wiehbergstraße



Der Verkehr sollte am Knotenpunkt Wiehbergstraße / Neckarstraße durch Modalfilter beruhigt werden

Schützenallee über Frobösestraße, Am Lindenhofe bis Wiehbergstraße

Problem:

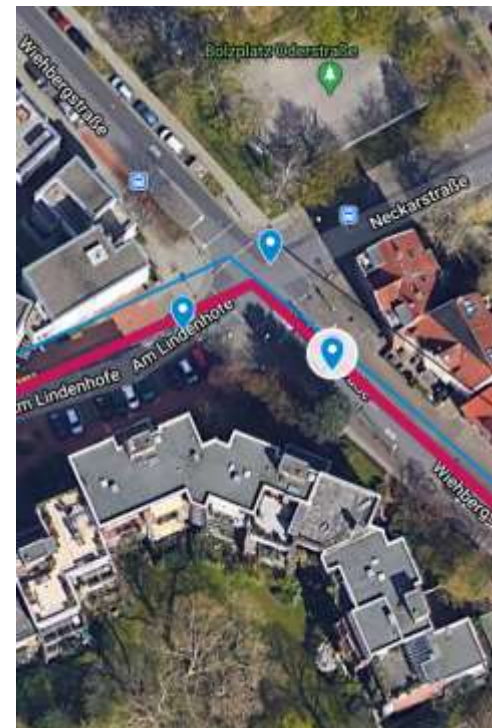
- Zusätzliche Wartezeit durch Ampel
- Starker Durchgangsverkehr Wiehbergstraße

Ansatz:

- Modalfilter vor Einmündung Am Lindenhofe
- Modelfilter vor Einmündung Wiehbergstraße von Süden
- Rückbau der Lichtsignalanlage

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Anderes Konzept als Verwaltungsvorlage
- Deutliche Verkehrsberuhigung durch Modalfilter
- Beschleunigung ÖPNV durch Rückbau der Lichtsignalanlage
- Option auf diagonale Separation



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Begleitung des Verkehrsversuchs zu Querung der Hildesheimer Straße, Höhe Wiehbergstraße

Hildesheimer Straße von Wiehbergstraße bis Stadtgrenze

Problem:

- Querung der Hildesheimer Straße stadteinwärts sehr zeitaufwändig durch “Bettelampeln” an der Verkehrsinsel
- Linkseitige Führung, wie in Wiehbergstraße einbiegen?

Ansatz:

- Vorrangschaltung für Radfahrende
- Protected Zwei-Richtungs Bikelane bis zur Wiehbergstraße
- Verkehrsversuch

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Keine Änderung zum umfangreichen Konzept der Verwaltungsvorlage einschließlich Verkehrsversuch



Bilder ©2021 GeoBasis-DE/BKG, GeoContent, Maxar Technologies
Kartendaten ©2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009)

Begleitung des Verkehrsversuchs zur Umgestaltung der Hildesheimer Straße

Hildesheimer Straße von Wiehbergstraße bis Stadtgrenze

Problem:

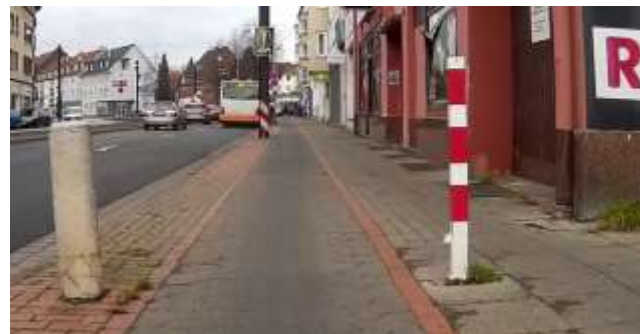
- Radwege viel zu schmal
- Bushaltestellen, u.a. Einmündung Am Mittelfelde

Ansatz:

- Protected Bikelane beidseitig
- Bushaltestellen auf Inseln zur Fahrbahn: Führung der Bikelane hinter den Haltestelleninseln

Vergleich zur Verwaltungsvorlage

- Umfangreiches Konzept der Verwaltungsvorlage einschließlich Verkehrsversuch
- Realisierung teilweise nur als Zukunftsperspektive dargestellt.



Frühzeitige, feste Beschilderung der Velorouten und Marketing entlang der Veloroute als flankierende Maßnahmen

Flankierende Maßnahmen

Problem:

- Konzept in der Bevölkerung weitgehend unklar
 - „Etwas Farbe“ für „alten Wein in neuen Schläuchen“ für viel Geld unkenntlich
- Weiterführung der Veloroute an Kreuzungen heute unklar
 - Beispiel rechts: wo geht die Veloroute weiter???

Maßnahmen

- Aufsteller an markanten Punkten zur Information
- Frühzeitige Aufstellung von dauerhaften Wegweisern bei Richtungswechseln
- Frühzeitige Erstellung der durchlaufenden Längsmarkierung (grün)



Vielen Dank für Ihre/eure Aufmerksamkeit!

Fragen? Fragen!

Gerne auch an
stadt@adfc-hannover.de



© ADFC / Deckbar.